Government of Canada | Gouvernement du Canada | Canada

Français | Contact Us | Help | Search | Canada Site

What's New | Who We Are | DSP Home | PWGSC Home | CCSB Home

Depository Services Program

Library of Parliament
Parliamentary Research Branch

This document was prepared by the staff of the Parliamentary Research Branch to provide Canadian Parliamentarians with plain language background and analysis of proposed government legislation. Legislative summaries are not government documents. They have no official legal status and do not constitute legal advice or opinion. Please note, the Legislative Summary describes the bill as of the date shown at the beginning of the document. For the latest published version of the bill, please consult the parliamentary internet site at www.parl.gc.ca.

LS-361E

BILL C-26: AN ACT TO AMEND THE CANADA TRANSPORTATION ACT, THE COMPETITION ACT, THE COMPETITION TRIBUNAL ACT AND THE AIR CANADA PUBLIC PARTICIPATION ACT AND TO AMEND ANOTHER ACT IN CONSEQUENCE

Prepared by:
June M. Dewetering
Economics Division
10 April 2000
Revised 5 June 2000

LEGISLATIVE HISTORY OF BILL C-26

HOUSE OF COMMONS		SENATE	
Bill Stage	**Date**	**Bill Stage**	**Date**
First Reading:	17 February 2000	First Reading:	16 May 2000
Second Reading:	31 March 2000	Second Reading:	30 May 2000
Committee Report:	11 May 2000	Committee Report:	15 June 2000
Report Stage:	15 May 2000	Report Stage:	
Third Reading:	15 May 2000	Third Reading:	20 June 2000

100-06564/

Royal Assent:
Statutes of Canada

N.B. Any substantive changes in this Legislative Summary which have been made since the preceding issue are indicated in **bold print.**

TABLE OF CONTENTS

BACKGROUND

AMENDMENTS TO THE *CANADA TRANSPORTATION ACT*
(Clauses 1 through 10)

A. Introduction

B. Transactions Involving a Merger or Acquisition (Clause 2)

C. Other Situations Involving Significant Market Power (Clause 2)

D. Discontinuance of Service (Clause 3)

E. Passenger Fares, Cargo Rates, and the Terms and Conditions of Carriage (Clauses 4 through 6)

F. Exclusive Use Contracts (Clause 7)

G. The Air Travel Complaints Commissioner (Clause 7.1)

H. Regulation-Making Authority for the Canadian Transportation Agency (Clause 8)

AMENDMENTS TO THE *COMPETITION ACT* AND THE *COMPETITION TRIBUNAL ACT*
(Clauses 11 through 16)

A. Introduction

B. Travel Agents (Clauses 11 and 16)

C. The Sharing of Information (Clause 12)

D. Predatory Behaviour in the Airline Industry (Clauses 13 through 16)

AMENDMENTS TO THE *AIR CANADA PUBLIC PARTICIPATION ACT*
(Clauses 17 through 19)

A. Introduction

B. Share Ownership and Foreign Investment (Clause 17)

C. Official Languages (Clause 18)

D. Undertakings by Air Canada (Clause 19)

BILL C-26: AN ACT TO AMEND THE CANADA TRANSPORTATION ACT, THE COMPETITION ACT, THE COMPETITION TRIBUNAL ACT AND THE AIR CANADA PUBLIC PARTICIPATION ACT AND TO AMEND ANOTHER ACT IN CONSEQUENCE

BACKGROUND

On 17 February 2000, the Minister of Transport introduced in the House of Commons Bill C-26, An Act to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another Act in consequence. This legislative initiative is the final step in a four-step process of which the first took place on 13 August 1999, when the Governor in Council issued an order pursuant to section 47 of the *Canada Transportation Act* to establish a 90-day process to facilitate the orderly restructuring of Canada's airline industry in light of the financial position of Canadian Airlines International Limited.

The second step took place on 26 October 1999 with the Minister of Transport's release of the government's *Policy Framework on Airline Restructuring in Canada*. The Minister of Transport's 21 December 1999 announcement that, following certain undertakings made by Air Canada to the Commissioner of Competition, the federal government was prepared to approve the Air Canada transaction to purchase Canadian Airlines, represented the third step in the process.

In announcing the *Policy Framework*, the Minister stated that implementation of some framework principles would require legislative action. Bill C-26 would implement those principles. In particular, the bill would amend the *Canada Transportation Act*, the *Competition Act*, the *Competition Tribunal Act*, the *Air Canada Public Participation Act* and the *Access to Information Act*.

AMENDMENTS TO THE *CANADA TRANSPORTATION ACT* (Clauses 1 through 10)

A. Introduction

In general terms, the proposed amendments to the *Canada Transportation Act* would:

- authorize the Governor in Council to approve mergers and acquisitions within the airline industry after review by the Minister of Transport, the Commissioner of Competition and the Canadian Transportation Agency;
- increase the authority of the Canadian Transportation Agency to review passenger fares and cargo rates on monopoly routes; to roll back any unreasonable fare, fare increase, cargo rate or cargo rate increase; and to order refunds if feasible;
- restore the Canadian Transportation Agency's authority to review domestic terms and conditions of carriage related to such matters as lost baggage, the bumping of passengers, and services to the disabled; and to suspend, disallow or require substitutions to the terms and conditions, as well as to order compensation of expenses for those adversely affected;

- require notice in the event of exit in cases of major passenger seating capacity reductions resulting from discontinuance of services on any domestic route; and

- prohibit exclusive use clauses in confidential contracts for domestic services.

The proposed merger and acquisition review process is consistent with the approach outlined in the *Policy Framework on Airline Restructuring in Canada*, although it would not implement the recommendation made by the House of Commons Standing Committee on Transport regarding mechanisms for expeditious decision making in extraordinary situations. Proposed changes related to passenger fares and exit provisions are consistent with the spirit of the recommendations made by the House of Commons Standing Committee on Transport and the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

B. Transactions Involving a Merger or Acquisition (Clause 2)

Clause 2 would add proposed sections to the *Canada Transportation Act* to provide a process for the review of mergers and acquisitions of air transportation undertakings. Section 114(1) of the *Competition Act* currently requires any person or corporation contemplating acquisitions or mergers to so notify the Commissioner of Competition. Proposed section 56.1(1) would require that person also to give notice, at the same time or earlier, to the Minister of Transport and the Canadian Transportation Agency (CTA); however, the Governor in Council could make regulations exempting certain classes of transaction from the obligation to give notice.

Subject to regulations that could be made by the Governor in Council pursuant to proposed section 56.6, the notice would have to contain the information required under section 114(1) of the *Competition Act*. Proposed section 56.7 would provide penalties for contravening proposed section 56.1(1), being a maximum of $25,000 for summary conviction or $50,000 for conviction on indictment.

If, after receiving the notice, the Minister felt that the proposed transaction raised no public interest concerns with respect to national transportation, he or she would give notice of this within 42 days and proposed sections 56.2 and 56.3 would not then apply to the proposed transaction.

Proposed section 56.2(1) would prohibit the completion of the proposed transaction unless it was approved by the Governor in Council and unless the CTA determined that the result would be an air transportation undertaking that was Canadian. A person violating this proposed section would, pursuant to proposed section 56.7, be guilty of an indictable offence and liable to imprisonment for a maximum term of five years or to a maximum fine of $10 million, or to both. In the event of contravention of the proposed section and on application by the Minister, after notifying the Commissioner of Competition, a superior court could order the person to cease the contravention or to do any thing required to be done. The court could also make any other order it considered appropriate, including that assets be divested.

Under proposed section 56.2(2), the Commissioner of Competition would report to the Minister and the parties to the transaction any concerns about the potential prevention or lessening of competition that could result from the transaction. After receiving the Commissioner's report and before making any recommendation to the Governor in Council, the Minister would inform the Commissioner and the parties of any of his or her own national transportation concerns with respect to the proposed transaction and of any of the Commissioner's concerns that he or she believed the parties should address with the Commissioner. After conferring with the Minister and the Commissioner, the parties would inform them of any measures they were prepared to take to address the Minister's and the Commissioner's concerns, including revisions to the transaction.

Proposed section 56.2(5) would require the Minister, prior to making any recommendation to the Governor in Council, to obtain the Commissioner's assessment of the adequacy of any undertaking proposed by the parties to address the Commissioner's concerns and the effects on those concerns of any proposed revisions to the transaction.

If satisfied that it would be in the public interest to approve the transaction, the Governor in Council could approve it and specify any appropriate terms and conditions, indicating those that related to the potential prevention or lessening of competition and those that related to national transportation concerns (proposed section 56.2(6)). Approval would take the form of an order made on the recommendation of the Minister after taking into account any revisions to the proposed transaction made by the parties and any measures they were prepared to take.

According to proposed section 56.7(2), parties subject to terms and conditions in an order would be obliged to comply with them or be guilty of an indictable offence and liable to imprisonment for a maximum five-year term or to a maximum fine of $10 million, or to both. As well, where there was a violation of any term or condition related to national transportation concerns, a superior court could, on application by the Minister after his or her notifying the Commissioner of Competition, order the person to cease the contravention or do any thing that was required to be done. The court could also make any other order it considered appropriate, including the divestiture of assets. Similarly, where the contravention related to potential prevention or lessening of competition, the Commissioner of Competition, after notifying the Minister, could make an application to a superior court, which could take similar actions.

Under proposed section 56.2(7), the Governor in Council could, on application by a party and on the recommendation of the Minister, vary or rescind the terms and conditions in the order to which the party was subject. If, however, these terms affected competition, the Minister would consult with the Commissioner of Competition prior to making the recommendation.

Proposed section 56.2(8) provides that if the Minister directed the CTA, under section 49, to inquire into any matter or thing to assist him or her in making a recommendation to the Governor in Council under proposed sections 56.2(6) or 56.2(7), the CTA would give notice of the inquiry to the Commissioner of Competition, who would be allowed to make representations to it. Section 49 of the *Canada Transportation Act* enables the Minister of Transport to direct the Canadian Transportation Agency to inquire into any matter or thing related to transportation that is under the legislative authority of Parliament, and to report its findings to the Minister.

Proposed section 56.3 would require the CTA to determine whether a proposed transaction would result in an air transportation undertaking that was Canadian.

Finally, proposed section 56.6 would allow the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, to make regulations exempting classes of transactions from the application of proposed sections 56.1 through 56.3.

C. Other Situations Involving Significant Market Power (Clause 2)

Proposed section 56.4 would address circumstances - other than those involving a merger or acquisition - that would result in substantial or complete control over domestic air services. In particular, if the Governor in Council felt that a licensee and its affiliated licensees had acquired, or were about to acquire, substantial or complete control over domestic services, it could order them to take any action considered reasonable and necessary to protect the public interest from the consequences of that control, and could require the divestiture of assets. The proposed provision would apply to circumstances that arose after 26 October 1999 and that involved a transaction other than a merger or acquisition approved under proposed section 56.2. The order would be made on the recommendation of the Minister, on the condition that he or she obtained an assessment of the state of competition in the domestic airline industry from the Commissioner of Competition.

A person contravening the order would be guilty of an indictable offence and liable to imprisonment for a maximum five-year term or a maximum $10 million fine, or both. As well, a superior court could, on application by the Minister, after notifying the Commissioner, order the person to cease the contravention or do any thing that was required to be done. The court could also make any other order considered appropriate, including the divestiture of assets.

The Governor in Council could vary or rescind the order, on application by a person subject to it and on the recommendation of the Minister. If the change affected competition, however, the Minister would have to consult with the Commissioner before making the recommendation.

D. Discontinuance of Service (Clause 3)

Clause 3 would amend sections 64(2) and (3) with respect to the notice that would have to be given by air carriers wishing to discontinue service. At present, sections 64 and 65 of the *Canada Transportation Act* require that the second to last and last carriers withdrawing services must give 60 days' notice, although less notice may be required in certain circumstances. Under proposed section 64, a 120-day notice period would be restored and a carrier would have to give notice where more than 50% of weekly passenger seats were to be withdrawn, regardless of how many other carriers would remain serving that route.

In particular, under proposed section 64(1.1), a licensee would be required to give notice where it proposed to discontinue its year-round, non-stop scheduled air service between two points in Canada and such discontinuance would result in a reduction (compared to the week before the proposal was to take effect) of at least 50% of the weekly passenger-carrying capacity of all licensees operating between these two points. This notice would have to be given in the prescribed form and manner to the prescribed persons.

As soon as practicable after giving this notice, or the notice currently required by the Act for the second last and last carrier out of a market, the licensee would have to provide an opportunity for elected officials of the municipal or local government of the affected community or communities to meet with it and discuss the impact of the proposed discontinuance or reduction (proposed section 64 (1.2)).

A licensee would be prohibited from implementing its proposal to discontinue or reduce service until the expiry of 120 days after the notice was given, or until the expiry of any shorter period that the CTA might specify by order, on application by the licensee. **According to an amendment by the House of Commons Standing Committee on Transport, however, the 120-day period would be 30 days if the service had been in operation for less than one year.** The 120-day period, an increase from the 60-day notice period currently in the Act, would apply with respect to proposed section 64(1.1) and existing section 64(1).

In deciding whether to specify a shorter period, the CTA would, in addition to observing existing guidance, also have to consider whether the licensee had complied with the proposed obligation to provide an opportunity to meet with elected officials of the affected community or communities.

E. Passenger Fares, Cargo Rates, and the Terms and Conditions of Carriage (Clauses 4 through 6)

Clause 4 would amend section 66 regarding the ability of the CTA to review fares. At present and on complaint, the CTA reviews basic passenger fares and fare increases on monopoly routes; it can disallow or reduce fares, or order refunds if appropriate. As amended, under section 66 the CTA would be able to review and take action with respect to a licensee's and affiliated licensees' cargo rates and rate increases on monopoly routes, as well as all passenger fares on monopoly routes. Moreover, the CTA would acquire rights regarding an inadequate range of passenger fares and cargo rates on monopoly routes.

On complaint, the CTA could take certain actions if it found that a licensee or its affiliated licensees was the monopoly provider of a domestic service between two points and that a passenger fare or cargo rate or an increase in either of these was unreasonable. For example, the CTA could, by order, disallow the passenger fare, cargo rate or increase; direct the licensee to lower any of these by the amounts and for the periods the CTA considered reasonable in these circumstances; or direct the licensee, if practicable, to refund specified amounts, with interest, to those it determined had been overcharged. Before making a direction about reducing fares, rates or their rate of increase, however,

the CTA would be required to consider any representations by the licensee about what was reasonable in the circumstances. Proposed section 66(1) would differ from the current section in that it would recognize extended CTA authority regarding affiliated licensees, all passenger fares on monopoly routes, and cargo rates on monopoly routes.

If, on complaint, the CTA found that a licensee or its affiliated licensees was the monopoly provider of a domestic service between two points and was offering an inadequate range of passenger fares or cargo rates for that service, the CTA could direct the licensee, for a period it considered reasonable, to publish and apply one or more additional fares or rates it considered reasonable. Before making a direction, the Agency would consider any representations made by the licensee about what was reasonable in the circumstances.

Pursuant to proposed section 66(4), the CTA could deem a licensee to be the monopoly provider of domestic service between two points if it considered every alternative domestic service between those points to be unreasonable. In making this determination, the Agency would have to consider the number of stops, the number of seats offered, the frequency of service, the flight connections and the total travel time.

In determining whether a fare or rate or its rate of increase was unreasonable, or whether the range of rates or fares was inadequate, the Agency would have to consider: historical data on fares or rates applicable to domestic services between those two points; fares or rates applicable to similar domestic services offered by the licensee and one or more other licensees using similar aircraft (including the terms and conditions of carriage and the number of seats available at those fares); any other information provided by the licensee. **According to an amendment by the House of Commons Standing Committee on Transport, if the determination was in respect of a cargo rate, an increase in a cargo rate or a range of cargo rates, the competition from other modes of transportation would also have to be taken into account.**

While these proposed provisions would apply where a complaint was made, the Agency could, for two years after proposed section 66(6) came into force, make a finding without having received a complaint. This two-year period could be extended by order of the Governor in Council for a maximum of an additional two years. For the duration of the period, every licensee operating a domestic service between two points in accordance with a published timetable or on a regular basis would have to keep the Agency informed of its existing tariffs in respect of that service. As well, on request, the licensee would have to inform the Agency of the tariffs it had applied in respect of any of its domestic services during the previous three years, as well as providing the Agency with any information considered necessary and that was in support of those tariffs or related to the passenger seating or cargo capacity offered, or proposed to be offered, in relation to the fares or rates set out in those tariffs (proposed section 66(7)).

The Agency could take any measures, or make any order, it believed necessary to protect the confidentiality of certain information being considered in proceedings related to proposed section 66. In particular, this would apply to information that constituted a trade secret and that if disclosed would be likely to cause material financial loss to or prejudice to the competitive position of the person providing it (or on whose behalf it was provided), and that if disclosed would be likely to interfere with contractual or other negotiations being conducted by the person providing it (or on whose behalf it was provided).

Clause 6 would also add proposed section 67.1 regarding fares and rates not set out in a licensee's tariffs. Whether or not a complaint had been made, the Canadian Transportation Agency could take action if it found that, contrary to proposed section 67(3), the holder of a domestic licence had applied a fare, rate, charge or term or condition of carriage to its domestic service that was not set out in its tariffs. The Agency could order the licensee to: apply a fare, rate, charge or term or condition of carriage set out in its tariffs; compensate any person adversely affected for expenses incurred as a result of the licensee's failure to apply a fare, rate, charge or term or condition of carriage set out in its tariffs; and take any other appropriate corrective measures.

Furthermore, if, on written complaint, the Agency found that the holder of a domestic licence had applied unreasonable or unduly discriminatory terms or conditions of carriage to its domestic service, it could suspend or disallow those terms or conditions and substitute others. The holder of a domestic licence would not be permitted to advertise or apply any term or condition of carriage that had been suspended or disallowed.

F. Exclusive Use Contracts (Clause 7)

Clause 7 would amend section 68 to forbid exclusive use contracts. In particular, a contract between a holder of a domestic licence and another person could not include provisions for the other person's exclusive use of a domestic service operated by the domestic licence holder between two points in accordance with a published timetable or on a regular basis unless the contract was for all or a significant portion of the capacity of a flight or a series of flights. As amended, a domestic licence holder that was a party to such a contract would be required to retain a copy of it for at least three years after it had ceased to have effect and during that time would have to provide the CTA with a copy, on request.

G. The Air Travel Complaints Commissioner (Clause 7.1)

Through an amendment made by the House of Commons Standing Committee on Transport, clause 7.1 would add proposed section 85.1 to require the Minister of Transport to designate a temporary member as the Air Travel Complaints Commissioner. Persons who had previously made a complaint to a licensee but had not had the complaint resolved satisfactorily would forward it to the Commissioner. The Commissioner, or a person authorized to act on his or her behalf, would review and attempt to resolve complaints for which no other remedy existed and, if appropriate, could mediate them or arrange for their mediation. Documents, records or things relevant to the complaint would have to be produced for examination at the request of the Commissioner or his or her designate. This person would have to provide the parties with a report outlining their positions and any settlement they reached.

At least semi-annually, the Commissioner would be required to prepare a report to the Governor in Council through the Minister of Transport. The report would set out the number and nature of complaints filed, the names of licensees against whom complaints were made, the manner in which complaints had been addressed, and any systemic problems observed. The Canadian Transportation Agency would include the Commissioner's report in its annual report.

H. Regulation-Making Authority for the Canadian Transportation Agency (Clause 8)

Clause 8 would extend the regulation-making authority of the Canadian Transportation Agency. It would amend section 86(1)(h) to enable the Agency to make regulations with respect to its authority to direct a licensee to take appropriate corrective action (including suspension, disallowance or substitutions to the terms and conditions of carriage) and to pay compensation to a person for expenses incurred by the licensee's failure to apply the fares, rates, charges or terms or conditions of carriage applicable to its service as set out in its tariffs.

AMENDMENTS TO THE *COMPETITION ACT* AND THE *COMPETITION TRIBUNAL ACT* (Clauses 11 through 16)

A. Introduction

Under proposed amendments to the *Competition Tribunal Act*, a member of the Competition Tribunal sitting alone could hear and dispose of any application for review against a temporary order issued by the Commissioner of Competition respecting anti-competitive acts affecting domestic air services. Proposed changes to the *Competition Act* would:

- exempt from certain sections of that Act agreements between or among travel agents

regarding commissions on airline ticket sales paid by a carrier having 60% of domestic service activity;

- provide the Governor in Council with authority to make regulations specifying anti-competitive acts or conduct of a domestic air carrier; and

- provide the Commissioner of Competition with the power to make temporary orders halting anti-competitive acts affecting domestic air services.

The proposed changes to the *Competition Act* would implement certain principles in the government's *Policy Framework for Airline Restructuring in Canada*, as well as certain recommendations made by the House of Commons Standing Committee on Transport and the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

B. Travel Agents (Clauses 11 and 16)

Clause 11 would add proposed section 4.1 to the *Competition Act* to give travel agents the right to "negotiate" commissions with air carriers in certain circumstances. Under the proposed section, sections 45 and 61 of the *Competition Act* would not apply to a contract, agreement or arrangement between or among travel agents dealing solely with the negotiation of travel agents' commissions on ticket sales for domestic flights paid by an airline which, with its affiliates, represented at least 60% of the revenue passenger-kilometres of all domestic air services over the 12 months immediately before the contract, agreement or arrangement was entered into. Sections 45 and 61 respectively address the issues of conspiracy and price maintenance.

If, on application by an airline, the Competition Tribunal found that an airline and its affiliates had represented less than 60% of the revenue passenger-kilometres of all domestic services over the 12 months immediately prior to the application, it would issue a certificate to that effect. Sections 45 and 61 of the *Competition Act* would then apply in respect of that airline. If, on application by a travel agent, the Competition Tribunal found that an airline holding a certificate and its affiliates had represented at least 60% of the revenue passenger-kilometres of all domestic services over the 12 months immediately prior to the application, it would revoke the certificate. Prior to issuing or revoking a certificate, the Competition Tribunal would give the Commissioner of Competition a reasonable opportunity to be heard; in the latter case, the affected airline(s) would also be afforded this opportunity.

Clause 16 would amend the *Competition Tribunal Act* to permit the hearing of applications by travel agents and airlines with respect to whether an airline had held more or less than 60% of the revenue passenger-kilometres of all domestic air services over the immediately preceding 12 months.

C. The Sharing of Information (Clause 12)

Clause 12 would add proposed section 29.1 to the *Competition Act* regarding the sharing of information. Clause 20 would make a consequential amendment to the *Access to Information Act*.

Under proposed section 29.1 and notwithstanding section 29(1), the Commissioner of Competition could, if so requested by the Minister of Transport, communicate or allow to be communicated to him or her: the identity of any person from whom information had been obtained under the Act; any information obtained in the course of an inquiry under section 10; any information obtained under section 11, 15, 16 or 114; any information obtained from a person requesting a certificate under section 102; whether notice had been given or information supplied in respect of a particular proposed transaction under section 114; and any information collected, received or generated by or on behalf of the Commissioner, including compilations and analyses.

Requests by the Minister of Transport would have to be in writing, specify the information required, state that the Minister of Transport required the information for the purposes of proposed section 56.1 or 56.2 of the *Canada Transportation Act*, and identify the transaction being considered. The

information communicated to the Minister could be used only for the purposes of proposed section 56.1 or 56.2. To ensure confidentiality, no person who performed or had performed duties or functions in the administration or enforcement of the *Canada Transportation Act* would be able to communicate information disclosed to the Minister of Transport, or allow such to be communicated, to any persons other than those performing duties or functions under proposed section 56.1 or 56.2.

D. Predatory Behaviour in the Airline Industry (Clauses 13 through 16)

Although the *Competition Act* already contains provisions regarding predatory behaviour, further provisions would be added with respect to such behaviour within the airline industry. Clause 13 would amend section 78(1) and add proposed section 78(2) to permit the Governor in Council, on the recommendation of the Ministers of Industry and of Transport, to make regulations specifying anti-competitive acts or conduct by a person operating a domestic air service **and, as amended by the House of Commons Standing Committee on Transport, facilities or services essential to the operation of an air service. According to an amendment by the Committee, anti-competitive acts on the part of a person operating a domestic service could include denial of access to facilities on reasonable commercial terms or refusal to supply such facilities or services on reasonable terms.**

Moreover, proposed section 104.1, regarding temporary orders to prohibit such acts or conduct, would be added (clause 15). In particular, the Commissioner of Competition could make a temporary order prohibiting a person operating a domestic air service from doing an act or thing that the Commissioner felt could constitute an anti-competitive act. The Commissioner could also require the person to take steps to prevent injury to competition or harm to another person. These provisions would apply where the Commissioner had started an inquiry under section 10(1) of the Act as to whether the person had engaged in conduct that was reviewable under section 79, and where the Commissioner believed either that the absence of a temporary order would cause injury to competition that could not adequately be remedied by the Competition Tribunal or that a person would likely be eliminated as a competitor, suffer a significant loss of market share or revenue, or suffer other harm that could not be adequately remedied by the Tribunal. The Commissioner would file the order with the Registry of the Competition Tribunal and, once registered, the order would be enforceable as if it were an order of the Tribunal. When an order was in effect, the Commissioner would proceed as expeditiously as possible to complete the investigation arising out of the conduct that had given rise to it.

Before making a temporary order, the Commissioner would not be obliged to give notice to, or receive representations from, any person, but would be required to give written notice promptly of the order and the grounds for it to every person against whom it was made or who was directly affected by it. A temporary order would have effect for 20 days; this order could be extended for one or two periods of 30 days each, or could be revoked, in which case the Commissioner would promptly give written notice of the extension or revocation to the relevant parties.

Moreover, a person against whom a temporary order had been made could, within the 20-day period, apply to the Competition Tribunal to have the order varied or set aside; the Commissioner's order would remain in effect until the Tribunal made an order. The Tribunal would have to make an order confirming the temporary order, with or without variation as it considered necessary and sufficient for the circumstances **or (in an amendment by the House of Commons Standing Committee on Transport) setting the temporary order aside;** the period of this order would be a maximum of 60 days after the day it was made. The decision of the Tribunal would be based on whether or not it believed that there was likely to be injury to competition that it could not adequately remedy or whether a person was likely to be eliminated as a competitor, suffer a significant loss of market share or revenue, or suffer other harm that it could not adequately remedy. The applicant would give notice of the application to all relevant parties. At the hearing and before any order was made, the Tribunal would have to provide the applicant, the Commissioner (the respondent) and any person directly affected by the Commissioner's order with a full opportunity to present evidence and make representation.

Clause 16 would amend the *Competition Tribunal Act* to permit the hearing of applications by a

person against whom the Commissioner of Competition had made a temporary order.

AMENDMENTS TO THE *AIR CANADA PUBLIC PARTICIPATION ACT*
(Clauses 17 through 19)

A. Introduction

Proposed amendments to the *Air Canada Public Participation Act* would:

- increase the limit on individual share ownership in Air Canada to 15%;
- give the Governor in Council the authority to increase by regulation the foreign ownership limit;
- impose on Air Canada a duty to ensure that its subsidiaries provided services to customers in both official languages where there was significant demand; and
- deem the proposed acquisition by Air Canada of the shares of Canadian Airlines International Limited of 21 December 1999 to have been approved pursuant to the proposed merger and acquisition review process, with certain undertakings becoming binding and enforceable.

The proposed changes to individual share ownership in Air Canada, and the foreign ownership limit, are less than the limits recommended by the House of Commons Standing Committee on Transport and the Standing Senate Committee on Transport and Communications. The proposed change related to official languages, however, as well as the commitments and undertakings made by Air Canada and Canadian Airlines International Limited to the Minister of Transport and the Commissioner of Competition, are consistent with many of the recommendations made by the Committees about airport slots and facilities, interlining, surplus aircraft, service to small and remote communities, travel agent remuneration and protection for airline employees.

B. Share Ownership and Foreign Investment (Clause 17)

Clause 17 would amend sections 6(1)(a) through (c) of the *Air Canada Public Participation Act* to increase to 15% from 10% the voting shares that could be held by any one person, and to allow the Governor in Council, by regulation, to increase beyond 25% the voting shares in Air Canada that could be held by foreign entities. The definition of the term "Canadian" in section 55 of the *Canada Transportation Act* already contains a reference to the Governor in Council's ability to alter by regulation the 25% foreign ownership limit. These proposed provisions on individual share ownership and the possibility for the Governor in Council to increase the 25% foreign ownership restriction would be included in the articles of continuance of Air Canada.

C. Official Languages (Clause 18)

Clause 18 would add proposed section 10(2) to the *Air Canada Public Participation Act* regarding the provision of services in either of Canada's official languages. In particular, where an Air Canada subsidiary provided or made available air services, including incidental services, Air Canada would have a duty to ensure that customers could communicate with the subsidiary about, and obtain, those services in either official language where these would be so provided by Air Canada pursuant to Part IV of the *Official Languages Act*.

One year after the proposed section came into force, it would apply in respect of air services, including incidental services, provided **or, (according to an amendment by the House of Commons Standing Committee on Transport) made available** by an Air Canada subsidiary at a facility or office in Manitoba, British Columbia, Saskatchewan, Alberta, the Yukon Territory, the Northwest Territories or Nunavut, or on a route wholly within those provinces, if it had been a subsidiary on the day that it came into force. It would apply in the other provinces immediately on coming into force.

An entity that became a subsidiary after the proposed section came into force would have three years to comply and the Governor in Council could, by order made on the recommendation of the Minister of Transport, extend the period to a maximum of four years. **According to an amendment made by the House of Commons Standing Committee on Transport, these periods for compliance would also apply to Canadian Airlines International Ltd. and Canadian Regional Airlines Ltd. if they became subsidiaries of Air Canada before proposed section 10(2) of the *Air Canada Public Participation Act* came into force.**

According to an amendment made by the House of Commons Standing Committee on Transport, with respect to a subsidiary referred to in proposed sections 10(2) or (7): "incidental services" would include ticketing and reservation services; information, including notices and announcements, that it published or caused to be published to inform its customers about its routes or tariffs; services provided or made available to customers at an airport, including the control of passengers embarking and disembarking, announcements directed at customers, and counter services; and services related to baggage or freight claims and client relations.

These obligations on Air Canada would also apply if Canadian Airlines International Limited, Canadian Regional Airlines Ltd. or an Air Canada subsidiary replaced Air Canada or one of its subsidiaries in providing an air service that Air Canada or its subsidiary had provided on or after 21 December 1999.

D. Undertakings by Air Canada (Clause 19)

Clause 19 would amend the *Air Canada Public Participation Act* by adding proposed section 10.1, under which the acquisition discussed in a 21 December 1999 letter from 853350 Alberta Ltd. and Air Canada to the Minister of Transport would be deemed a transaction approved by the Governor in Council under proposed section 56.2(6) of the *Canada Transportation Act* on the day the proposed section came into force.

Moreover, the commitments made in that letter would be deemed to be terms and conditions of an order made under proposed section 10.1 and relating to national transportation concerns; they would be binding and enforceable. As well, the undertakings provided by the two companies to the Commissioner of Competition, as set out in Annex A to a letter from the Commissioner dated 21 December 1999, would be deemed to be terms and conditions of an order made under proposed section 56.2(6) relating to potential prevention or lessening of competition; they would be binding and enforceable.

These commitments and undertakings require Air Canada to take action in a number of areas, including: surrendering slots and offering facilities at airports for a certain period; providing service to communities currently served by Air Canada, Canadian Airlines International Limited and their wholly owned subsidiaries for a three-year period; making a commitment for no involuntary layoffs or relocation of unionized employees of Air Canada, Canadian Airlines International Limited or their wholly owned subsidiaries for a two-year period; offering, on a right of first refusal basis, surplus aircraft for sale to Canadian air carriers for a three-year period; offering Canadian Regional Airlines Ltd. for sale for a 60-day period; providing Canadian air carriers access to Air Canada's frequent flyer program for a five-year period; providing access to interlining and joint fare agreements; changing the manner in which incentive override commissions are paid to travel agents for a five-year period; and not starting any discount air carrier offering domestic service flights originating and terminating in Eastern Canada before 30 September 2000, if no other Canadian air carrier (other than WestJet) commenced such service, and before 30 September 2001, if another Canadian air carrier did so.

It is understood that 853350 Alberta Ltd., Air Canada and the Commissioner of Competition will review the undertakings three years after the transaction date to determine whether the companies should be relieved of any undertakings or whether any undertakings should be altered.

---

1 8ØØ O-Canada

Maintained by Communications Coordination Services Branch of
Public Works and Government Services Canada

Copyright & Disclaimers

Bibliothèque du Parlement
Direction de la recherche parlementaire

Les documents qui figurent sur ce site ont été rédigés par le personnel de la Direction de la recherche parlementaire; ils visent à tracer, à l'intention des parlementaires canadiens, dans un libellé simple et facile à saisir, le contexte dans lequel chaque projet de loi gouvernemental examiné a été élaboré et à fournir une analyse de celui-ci. Les résumés législatifs ne sont pas des documents gouvernementaux; ils n'ont donc aucun statut juridique officiel et ils ne constituent ni un conseil ni une opinion juridique. Prière de noter que la version du projet de loi décrite dans un résumé législatif est celle qui existait à la date indiquée au début du document. Pour avoir accès à la plus récente version publiée du projet de loi, veuillez vous rendre sur le site parlementaire Internet à l'adresse suivante www.parl.gc.ca.

LS-361F

PROJET DE LOI C-26 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA, LA LOI SUR LA CONCURRENCE, LA LOI SUR LE TRIBUNAL DE LA CONCURRENCE ET LA LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA ET MODIFIANT UNE AUTRE LOI EN CONSÉQUENCE

Rédaction :
June M. Dewetering
Division de l'économie
Le 10 avril 2000
Révisé le 5 juin 2000

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-26

CHAMBRE DES COMMUNES		SÉNAT	
Étape du Projet de loi	**Date**	**Étape du projet de loi**	**Date**
Première lecture :	17 février 2000	Première lecture :	16 mai 2000
Deuxième lecture :	31 mars 2000	Deuxième lecture :	30 mai 2000
Rapport du comité :	11 mai 2000	Rapport du comité :	15 juin 2000
Étape du rapport :	15 mai 2000	Étape du rapport :	

Troisième lecture :	15 mai 2000	Troisième lecture :	20 juin 2000

Sanction royale :
Lois du Canada

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publicaiton est indiqué en **caractères gras.**

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE

MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA* (articles 1 à 10)

A. Introduction

B. Fusions et acquisitions (article 2)

C. Autres situations d'emprise sur le marché (article 2)

D. Interruption de services (article 3)

E. Prix passagers, taux marchandises et conditions du transport (articles 4 à 6)

F. Clauses d'usage exclusif (article 7)

G. Le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien

H. Pouvoir de réglementation de l'Office des transports du Canada (article 8)

MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LA CONCURRENCE* ET À LA *LOI SUR LE TRIBUNAL DE LA CONCURRENCE (articles 11 à 16)*

A. Introduction

B. Agents de voyage (articles 11 à 16)

C. Communication de renseignements (article 12)

D. Agissements anticoncurrentiels dans le transport aérien (articles 13 à 16)

MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA (ARTICLES 17 à 19)*

A. Introduction

B. Actionnariat et investissement étranger (article 17)

C. Langues officielles (article 18)

D. Engagements pris par Air Canada (article 19)

PROJET DE LOI C-26 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA, LA LOI SUR LA CONCURRENCE, LA LOI SUR LE TRIBUNAL DE LA CONCURRENCE ET LA LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA ET MODIFIANT UNE AUTRE LOI EN CONSÉQUENCE

CONTEXTE

Le 17 février 2000, le ministre des Transports déposait à la Chambre des communes le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence. Il s'agissait de la dernière étape d'un plan qui en comprenait quatre. La première remonte au 13 août 1999, lorsque le gouverneur en conseil a établi, par un décret pris en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, un processus de 90 jours pour faciliter la restructuration ordonnée de l'industrie canadienne du transport aérien en raison de la situation financière des Lignes aériennes Canadien international Limitée.

Ensuite, le 26 octobre 1999, le ministre des Transports a rendu publique sa *Politique-cadre pour la restructuration du transport aérien au Canada*. La troisième étape a été l'annonce par le ministre, le 21 décembre 1999, qu'à la suite de certains engagements pris par Air Canada envers le commissaire de la concurrence, le gouvernement fédéral était disposé à approuver la transaction d'Air Canada pour l'achat de Canadien international.

En annonçant la *Politique-cadre*, le ministre a précisé que l'application de certains des principes qui y étaient énoncés nécessiterait une intervention législative. C'est la raison d'être du projet de loi C-26, qui modifie notamment la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la concurrence*, la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* et la *Loi sur l'accès à l'information*.

MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA* (articles 1 à 10)

A. Introduction

Essentiellement, les modifications proposées à la *Loi sur les transports* visent :

- à autoriser le gouverneur en conseil à approuver les fusions et les acquisitions au sein de l'industrie des transports aériens après un examen fait par le ministre des Transports, le commissaire de la concurrence et l'Office des transports du Canada (OTC);

- à élargir les pouvoirs de l'OTC de traiter les prix passagers et les taux marchandises sur les routes à monopole; de réviser les prix, les taux et les augmentations de ces prix et taux jugés excessifs; et d'autoriser des remboursements si possible;

- à rétablir le pouvoir de l'OTC de réviser les conditions de transport intérieur relativement à la perte de bagages, à l'évincement de passagers et aux services aux personnes handicapés; et d'annuler ou de suspendre ces conditions, ou d'en exiger le remplacement, ainsi que d'ordonner le versement d'indemnités aux personnes lésées;

- à exiger la production d'un avis de sortie du marché lorsque l'interruption d'un service sur le réseau intérieur se traduit par une réduction importante de la capacité de transport de passagers;

- à interdire les clauses d'usage exclusif dans des contrats confidentiels de services intérieurs.

La processus spécial d'examen des fusions et acquisitions qui est proposé est conforme à l'approche de la *Politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien*, mais ne permet pas de donner suite à la recommandation du Comité permanent des transports de la Chambre des communes relativement à l'instauration de mécanismes de décision accélérés dans des circonstances extraordinaires. Les modifications proposées aux dispositions concernant les prix passagers et les interruptions de service sont conformes à l'esprit des recommandations du Comité permanent des transports de la Chambre des communes et du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

B. Fusions et acquisitions (article 2)

L'article 2 ajouterait des dispositions à la *Loi sur les transports au Canada* pour permettre l'examen des fusions et des acquisitions d'entreprises de transport aérien. À l'heure actuelle, le paragraphe 114 (1) de la *Loi sur la concurrence* oblige quiconque envisage une fusion ou une acquisition d'en aviser le commissaire de la concurrence. Le paragraphe 56.1(1) proposé exigerait que cet avis soit aussi donné, au même moment ou avant, au ministre des Transports et à l'OTC; toutefois, le gouverneur en conseil pourrait, par règlement, exempter certaines catégories de transactions de l'obligation de donner avis.

Sous réserve de règlements éventuels pris par le gouverneur en conseil en application de l'article 56.6, l'avis devrait comporter les renseignements prévus au paragraphe 114(1) de la *Loi sur la concurrence*. L'article 56.7 proposé prévoit des amendes en cas d'infraction au paragraphe 56.1(1) proposé, soit une amende maximale de 25 000 $ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou de 50 000 $ sur déclaration de culpabilité par mise en accusation.

Si, après avoir reçu l'avis, le ministre estimait que la transaction proposée ne soulève aucune préoccupation d'intérêt public en matière de transports nationaux, il en donnerait avis dans les 42 jours et les articles 56.2 et 56.3 proposés ne s'appliqueraient pas à la transaction proposée.

Le paragraphe 56.2(1) proposé interdirait la conclusion d'une transaction si elle n'était pas agréée par le gouverneur en conseil et si l'OTC n'était pas d'avis qu'elle donnerait lieu à une entreprise de transport aérien canadienne. Quiconque contreviendrait à cette disposition se rendrait, aux termes de l'article 56.7 proposé, coupable d'une infraction et encourrait un emprisonnement maximal de cinq ans ou une amende maximale de dix millions de dollars, ou les deux. En cas de contravention audit paragraphe proposé, et à la demande du ministre, après avis au commissaire de la concurrence, une cour supérieure pourrait enjoindre au contrevenant d'y mettre fin ou d'y remédier. Elle pourrait aussi rendre toute ordonnance qu'elle estimerait indiquée, y compris l'obligation de se départir d'éléments d'actif.

Aux termes du paragraphe 56.2(2) proposé, le commissaire de la concurrence ferait rapport au ministre et aux parties à la transaction de toute possibilité d'un empêchement ou d'une diminution de la concurrence qui pourrait résulter de la transaction. Après avoir reçu ledit rapport et avant de faire sa recommandation au gouverneur en conseil, le ministre ferait connaître au commissaire et aux parties à la transaction ses propres préoccupations en matière de transports nationaux suscitées par la transaction ainsi que les préoccupations signalées par le commissaire qu'à son avis les parties devraient examiner avec celui-ci. Après avoir discuté avec le ministre et le commissaire, les parties les informeraient des mesures qu'elles seraient disposées à prendre pour répondre à leurs préoccupations, y compris le fait de modifier la transaction.

Aux termes du paragraphe 56.2(5) proposé, le ministre devrait, avant de faire une recommandation au gouverneur en conseil, obtenir l'opinion du commissaire sur la pertinence des engagements proposés par les parties pour répondre aux préoccupations du commissaire et sur l'effet d'éventuelles propositions de modification sur ces préoccupations.

S'il était convaincu qu'il est dans l'intérêt public d'approuver la transaction, le gouverneur en conseil

pourrait l'agréer selon les modalités qu'il juge indiquées, en précisant celles qui viseraient un éventuel empêchement ou une éventuelle diminution de la concurrence et celles qui viseraient des questions de transports nationaux (paragraphe 56.2(6) proposé). Cet agrément prendrait la forme d'un décret pris sur la recommandation au ministre et tiendrait compte des modifications que les parties seraient prêtes à apporter à la transaction et de toute mesure qu'elles seraient disposées à prendre.

Aux termes du paragraphe 56.7(2) proposé, les parties visées par les conditions d'un décret seraient tenues de s'y conformer sous peine de commettre une infraction et d'encourir un emprisonnement maximal de cinq ans ou une amende maximale de dix millions de dollars, ou les deux. En outre, s'il y avait contravention à l'égard de modalités portant sur des questions de transports nationaux, une cour supérieure pourrait, à la demande du ministre et après que celui-ci en aurait informé le commissaire de la concurrence, enjoindre au contrevenant d'y mettre fin ou d'y remédier. La cour pourrait également rendre toute ordonnance qu'elle estimerait indiquée, y compris l'obligation de se départir d'éléments d'actif. De même, s'il y avait contravention à l'égard de modalités portant sur un éventuel empêchement ou une éventuelle diminution de la concurrence, le commissaire de la concurrence pourrait, après en avoir informé le ministre, adresser une demande à une cour supérieure, qui pourrait prendre des mesures semblables.

Aux termes du paragraphe 56.2(7) proposé, le gouverneur en conseil pourrait, à la demande d'une partie ou sur la recommandation du ministre, modifier ou annuler les conditions du décret auquel la partie serait assujettie. Toutefois, si le décret touchait à la concurrence, le ministre consulterait le commissaire de la concurrence avant de faire sa recommandation.

Le paragraphe 56.2(8) proposé prévoit que si le ministre chargeait l'OTC, au titre de l'article 49, d'enquêter sur une question pour l'aider à faire au gouverneur en conseil la recommandation prévue aux paragraphes 56.2(6) et 56.2(7) proposés, l'OTC devrait aviser le commissaire de la concurrence de la tenue de l'enquête et lui donner la possibilité de présenter des observations. L'article 49 de la *Loi sur les transports au Canada* autorise le ministre des Transports à charger l'OTC d'enquêter sur toute question de transport relevant de la compétence législative du Parlement et de communiquer ses conclusions au ministre.

L'article 56.3 proposé prévoit que l'OTC déterminerait si la transaction proposée donnerait lieu à une entreprise de transport aérien canadienne.

Enfin, l'article 56.6 proposé autoriserait le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, à prendre des règlements afin d'exempter certaines catégories de transactions de l'application des articles 56.1 à 56.3 proposés.

C. Autres situations d'emprise sur le marché (article 2)

L'article 56.4 proposé concerne des circonstances – autres que des fusions ou des acquisitions – qui entraîneraient le contrôle, complet ou important, des services aériens intérieurs. Par exemple, si le gouverneur en conseil estimait qu'un licencié et les licenciés de son groupe avaient acquis ou étaient sur le point d'acquérir le contrôle complet des services intérieurs ou d'une partie importante de ceux-ci, il pourrait leur ordonner de prendre les mesures qu'il jugerait raisonnables et nécessaires pour protéger l'intérêt public des effets d'un tel contrôle, et les obliger à se départir d'éléments d'actif. Cette disposition s'appliquerait aux circonstances survenues après le 26 octobre 1999 et impliquant une transaction autre qu'une fusion ou une acquisition approuvée en application de l'article 56.2 proposé. Le décret serait pris sur la recommandation du ministre, à condition que celui-ci ait obtenu du commissaire de la concurrence une évaluation de l'état de la concurrence dans le transport aérien intérieur.

Quiconque contreviendrait au décret commettrait un acte criminel et encourrait un emprisonnement maximal de cinq ans ou une amende maximale de dix millions de dollars, ou les deux. En outre, une cour supérieure pourrait, à la demande du ministre et après que celui-ci en aurait informé le commissaire, enjoindre au contrevenant de mettre fin à l'infraction ou d'y remédier. La cour pourrait aussi rendre toute ordonnance qu'elle estimerait indiquée, y compris l'obligation de se départir

d'éléments d'actif.

À la demande d'une partie et sur la recommandation du ministre, le gouverneur en conseil pourrait modifier ou annuler le décret. Mais si le décret concernait la concurrence, le ministre devrait consulter le commissaire avant de faire sa recommandation.

D. Interruption de services (article 3)

L'article 3 modifierait les paragraphes 64(2) et (3) pour ce qui est de l'avis que doivent fournir les transporteurs qui se proposent d'interrompre un service. À l'heure actuelle, les articles 64 et 65 de la *Loi sur les transports au Canada* prévoient que le dernier et l'avant-dernier transporteurs qui se proposent d'interrompre un service doivent donner un avis de 60 jours, ou d'un délai inférieur dans certaines circonstances. Aux termes de l'article 64 proposé, le délai de préavis serait de 120 jours et le transporteur devrait donner un tel avis lorsqu'il y aurait réduction de plus de 50 p. 100 de la capacité hebdomadaire de transport de passagers, indépendamment du nombre de transporteurs qui continueraient d'assurer ce service.

En particulier, aux termes du paragraphe 64(1.1) proposé, le licencié qui propose d'interrompre un service aérien régulier sans escale offert à l'année entre deux points au Canada serait tenu de donner un avis si l'interruption a pour effet de réduire d'au moins 50 p. 100 la capacité hebdomadaire de transport de passagers, par rapport à celle de la semaine précédant l'entrée en vigueur de cette réduction, de l'ensemble des licenciés offrant un tel service. Cet avis devrait être donné, selon les modalités réglementaires, aux personnes désignées par règlement.

Dans les meilleurs délais après avoir donné cet avis, ou l'avis actuellement exigé par la Loi de la part du dernier et de l'avant-dernier transporteurs à se retirer du marché, le licencié devrait donner aux élus municipaux ou locaux de la ou des collectivités concernées la possibilité de le rencontrer pour discuter avec lui de l'effet qu'aurait l'interruption ou la réduction du service (paragraphe 64(1.2) proposé).

Il serait interdit au licencié de donner suite à son projet avant l'expiration de 120 jours suivant la signification de l'avis, ou d'un délai inférieur que l'OTC aurait pu fixer, à sa demande. **Cependant, aux termes d'un amendement apporté par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, le délai de 120 jours serait ramené à 30 jours dans les cas où le service est offert depuis moins d'un an.** Le délai de 120 jours, le double du délai actuellement prévu par la Loi, s'appliquerait dans le cas des paragraphes 64(1.1) proposé et 64(1) actuel.

Pour décider s'il conviendrait de fixer un délai inférieur, l'OTC devrait tenir compte, en plus des directives existantes, du fait que le licencié aurait respecté ou non l'obligation proposée de rencontrer les élus de la ou des collectivités concernées.

E. Prix passagers, taux marchandises et conditions du transport (articles 4 à 6)

L'article 4 modifierait l'article 66 concernant le pouvoir de l'OTC de réviser les tarifs. À l'heure actuelle, sur dépôt d'une plainte, l'OTC peut réviser les prix passagers et les augmentations de prix sur les routes à monopole; il peut annuler ou réduire les prix ou imposer des remboursements, s'il y a lieu. En vertu de l'article 66 modifié, l'OTC pourrait agir sur les taux marchandises et les augmentations de taux d'un licencié et des licenciés de son groupe sur une route à monopole, ainsi que sur tous les prix passagers sur une route à monopole. En outre, l'OTC pourrait intervenir dans le cas d'une gamme insuffisante de prix passagers et de taux marchandises sur une route à monopole.

Sur dépôt d'une plainte, l'OTC pourrait prendre des mesures s'il concluait qu'un licencié – ou les licenciés de son groupe – était le seul à offrir un service intérieur entre deux points et qu'un prix passagers ou un taux marchandises ou une augmentation de l'un ou de l'autre étaient excessifs. Par exemple, l'OTC pourrait, par ordonnance, annuler un prix passagers, un taux marchandises ou une augmentation; enjoindre au licencié de les réduire du montant et pour la période qu'il estimerait raisonnables dans les circonstances; ou l'enjoindre de rembourser, si possible, des sommes précises,

majorées des intérêts, aux personnes qui, à son avis, ont payé en trop. Avant de rendre son ordonnance, toutefois, l'OTC devrait tenir compte des observations du licencié sur les mesures qui seraient raisonnables dans les circonstances. L'article 66(1) proposé diffère de la disposition actuelle en ce qu'il accorderait à l'OTC un pouvoir élargi de se prononcer sur les licenciés affiliés, ainsi que sur tous les prix passagers et les taux marchandises sur les routes à monopole.

Sur dépôt d'une plainte, si l'OTC concluait qu'un licencié – ou les licenciés de son groupe – était le seul à offrir un service intérieur entre deux points et qu'il offrait une gamme insuffisante de prix passagers ou de taux marchandises à cet égard, l'OTC pourrait enjoindre au licencié, pour la période qu'il estimerait raisonnable, de publier et d'appliquer pour ce service un ou plusieurs autres prix ou taux qu'il estimerait indiqués dans les circonstances. Avant de rendre une ordonnance, l'OTC tiendrait compte des observations du licencié sur les mesures qui seraient raisonnables dans les circonstances.

Aux termes du paragraphe 66(4) proposé, l'OTC pourrait conclure qu'un licencié est le seul à offrir un service intérieur entre deux points s'il estimait que tous les autres services intérieurs offerts entre ces points sont insuffisants. Dans son examen, l'OTC devrait tenir compte du nombre d'escales, des places disponibles, de la fréquence du service, des correspondances et de la durée totale du voyage.

Pour décider si le prix, le taux ou l'augmentation du prix ou du taux sont excessifs, ou si la gamme de prix ou de taux est insuffisante, l'OTC devrait tenir compte des renseignements sur les prix ou les taux appliqués antérieurement aux services intérieurs entre les deux points, des prix ou des taux applicables aux services intérieurs similaires offerts par le licencié ou d'autres licenciés utilisant des appareils similaires (y compris les modalités de transport et le nombre de places offertes à ces prix), et de toute autre information fournie par le licencié. **Aux termes d'un amendement apporté par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, si la décision vise le taux, l'augmentation du taux ou la gamme de taux, il faudrait aussi tenir compte de la concurrence des autres moyens de transport.**

Ces dispositions proposées s'appliqueraient en cas de plainte, mais l'OTC pourrait, dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur du paragraphe 66(6) proposé, enquêter de sa propre initiative. Cette période pourrait être prolongée d'au plus deux ans par décret du gouverneur en conseil. Pendant cette période, chaque licencié offrant un service intérieur entre deux points, soit régulièrement ou selon un horaire publié, devrait tenir l'OTC au courant des tarifs appliqués à ces services. En outre, sur demande, le licencié devrait informer l'OTC des tarifs appliqués à ses services intérieurs au cours des trois années précédentes et fournir les renseignements que l'OTC estimerait nécessaires et qui justifieraient ces tarifs, ou qui porteraient sur la capacité de transport de passagers ou de marchandises qu'il offrirait ou proposerait d'offrir et à laquelle s'appliqueraient les prix ou les taux en question (paragraphe 66(7) proposé).

L'OTC pourrait prendre toute mesure ou rendre toute ordonnance qu'il estimerait indiquée pour assurer la confidentialité des renseignements fournis en application de l'article 66 proposé. En particulier, cette disposition s'appliquerait aux renseignements qui constituent un secret industriel, dont la divulgation risquerait vraisemblablement de causer des pertes financières ou de nuire à la compétitivité de la personne qui les aurait fournis (ou au nom de qui ils auraient été fournis) ou dont la divulgation risquerait vraisemblablement d'entraver des négociations, contractuelles ou autres, menées par la personne qui les aurait fournis (ou au nom de qui ils auraient été fournis).

L'article 6 ajouterait l'article 67.1 proposé concernant les prix et les taux qui ne sont pas compris dans le tarif du licencié. Qu'il y ait eu plainte ou non, l'OTC pourrait prendre des mesures s'il concluait que le titulaire d'une licence intérieure avait, contrairement au paragraphe 67(3) proposé, appliqué à son service intérieur un prix, un taux, des frais ou d'autres conditions de transport ne figurant pas dans son tarif. L'OTC pourrait, par ordonnance, enjoindre le licencié d'appliquer un prix, un taux, des frais ou d'autres conditions de transport figurant dans son tarif; d'indemniser toute personne lésée du fait qu'elle aurait dû supporter des dépenses par suite de la non-application du prix, du taux, des frais ou d'autres conditions de transport figurant dans son tarif; ou de prendre toute autre mesure corrective indiquée.

En outre, sur dépôt d'une plainte, si l'OTC concluait que le titulaire d'une licence intérieure avait appliqué à son service des conditions de transport déraisonnables ou injustement discriminatoires, il pourrait suspendre ou annuler ces conditions ou leur en substituer de nouvelles. Il serait interdit au licencié d'annoncer ou d'appliquer une condition de transport suspendue ou annulée.

F. Clauses d'usage exclusif (article 7)

L'article 7 modifierait l'article 68 afin d'interdire l'utilisation de clauses d'usage exclusif. En particulier, un contrat entre le titulaire d'une licence intérieure et une autre partie ne pourrait comporter de clause relative à l'usage exclusif par cette partie des services intérieurs offerts entre deux points par le titulaire de la licence, soit régulièrement ou selon un horaire publié, sauf si le contrat portait sur la totalité ou une partie importante des places disponibles sur un vol ou une série de vols. Aux termes de l'article modifié, le titulaire qui serait partie à un tel contrat serait tenu de conserver, pour au moins trois ans après son expiration, un double du contrat et d'en fournir un exemplaire à l'OTC si ce dernier en faisait la demande.

G. Le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien

Aux termes d'un amendement apporté par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, l'article 7.1 ajouterait un nouvel article 85.1 enjoignant au ministre des Transports de nommer un membre temporaire à titre de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Une personne ayant déjà porté plainte auprès du licencié mais qui n'aurait pas obtenu satisfaction transmettrait sa plainte au commissaire. Celui-ci, ou une personne autorisée à agir en son nom, tenterait de résoudre les plaintes pour lesquelles il n'existe aucun recours et, au besoin, jouerait le rôle de médiateur entre les parties ou pourvoirait à la médiation entre celles-ci. Les personnes concernées seraient tenues de produire, sur demande du commissaire ou de son délégué, les documents, dossiers ou pièces en leur possession qui sont pertinents à la plainte. Le commissaire ou son délégué remettrait aux parties concernées un rapport résumant leur position et tout règlement dont elles ont convenu.

Au moins deux fois l'an, le commissaire présenterait un rapport au gouverneur en conseil par l'intermédiaire du ministre des Transports. Ce rapport énoncerait le nombre et la nature des plaintes déposées, le nom des licenciés visés par celles-ci, la façon dont elles ont été traitées et les problèmes systémiques observés, le cas échéant. L'Office des transports du Canada intégrerait le rapport du commissaire à son propre rapport annuel.

H. Pouvoir de réglementation de l'Office des transports du Canada (article 8)

L'article 8 élargirait les pouvoirs de réglementation de l'OTC. Il modifierait l'alinéa 86(1)*h*) pour permettre à l'OTC de prendre des règlements relativement à son pouvoir d'enjoindre à un licencié de prendre les mesures correctives qu'il estimerait indiquées (y compris la suspension, l'annulation ou la substitution de conditions de transport) et d'indemniser les personnes lésées par la non-application par le licencié des prix, taux, frais ou conditions de transport applicables au service et figurant au tarif.

MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LA CONCURRENCE* ET
À LA *LOI SUR LE TRIBUNAL DE LA CONCURRENCE* (articles 11 à 16)

A. Introduction

En vertu des modifications proposées à la *Loi sur le Tribunal de la concurrence*, un membre du Tribunal siégeant seul pourrait entendre et trancher une demande de révision d'une ordonnance provisoire rendue par le commissaire de la concurrence relativement à des atteintes à la concurrence en matière de services aériens intérieurs. Les modifications à la *Loi sur la concurrence* :

- exempteraient de certains articles de la Loi les ententes entre agents de voyage sur les

commissions payées sur les ventes de billets d'avion par un transporteur qui contrôle 60 p. 100 des services intérieurs;

- autoriseraient le gouverneur en conseil à réglementer les actes ou agissements anticoncurrentiels d'un transporteur aérien du réseau intérieur;

- autoriseraient le commissaire de la concurrence à rendre des ordonnances provisoires pour mettre fin aux actes anticoncurrentiels nuisibles aux services aériens intérieurs.

Les modifications proposées à la *Loi sur la concurrence* donneraient une application à certains principes de la *Politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien*, ainsi qu'à certaines recommandations du Comité permanent des transports de la Chambre des communes et du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

B. Agents de voyage (articles 11 et 16)

L'article 11 ajouterait l'article 4.1 proposé à la *Loi sur la concurrence* afin de donner aux agents de voyage le droit de « négocier » des ententes sur les commissions avec les transporteurs dans certaines circonstances. Aux termes de cet article proposé, les articles 45 et 61 de la Loi ne s'appliqueraient pas au contrat, à l'accord ou à l'arrangement conclu entre des agents de voyage et portant exclusivement sur la négociation des commissions qui leur sont versées sur la vente des billets de vols intérieurs par une ligne aérienne qui, avec son groupe, aurait détenu au moins 60 p. 100 des passagers-kilomètres payants pour l'ensemble des services aériens intérieurs au cours des 12 mois précédant la conclusion de l'entente. Les articles 45 et 61 traitent respectivement des complots et du maintien des prix.

Si, à la demande d'une ligne aérienne, le Tribunal de la concurrence déterminait que celle-ci avait détenu avec son groupe, moins de 60 p. 100 des passagers-kilomètres payants pour l'ensemble des services intérieurs au cours de la période mentionnée ci-dessus, il lui délivrerait un certificat en attestant. Les articles 45 et 61 s'appliqueraient alors en ce qui a trait à cette ligne aérienne. Si, à la demande d'un agent de voyages, le Tribunal déterminait qu'une ligne aérienne ayant un tel certificat avait détenu, avec son groupe, au moins 60 p. 100 des passagers-kilomètres payants pour l'ensemble des services intérieurs au cours des 12 mois précédant la demande, il annulerait le certificat. Avant de délivrer ou d'annuler le certificat, le Tribunal donnerait au commissaire de la concurrence la possibilité de se faire entendre. En cas d'annulation, la ou les lignes aériennes concernées auraient également cette possibilité.

L'article 16 modifierait la *Loi sur le Tribunal de la concurrence* pour permettre au Tribunal de statuer sur les demandes présentées par des agents ou des lignes aériennes en vue de déterminer si une ligne aérienne avait détenu plus ou moins de 60 p. 100 des passagers-kilomètres payants pour l'ensemble des services intérieurs au cours de la période de 12 mois précédant la demande.

C. Communication de renseignements (article 12)

L'article 12 ajouterait à la *Loi sur la concurrence* l'article 29.1 proposé sur la communication de renseignements. L'article 20 apporterait une modification corrélative à la *Loi sur l'accès à l'information*.

Aux termes de l'article 29.1 proposé et par dérogation au paragraphe 29(1), le commissaire de la concurrence pourrait, sur la demande du ministre des Transports, communiquer les renseignements suivants ou en permettre la communication à celui-ci : l'identité d'une personne de qui des renseignements ont été obtenus en vertu de la loi; tout renseignement recueilli au cours d'une enquête visée à l'article 10; tout renseignement obtenu en application des articles 11, 15, 16 ou 114; tout renseignement obtenu d'un demandeur de certificat en application de l'article 102; si un avis a été donné ou des renseignements ont été fournis conformément à l'article 114 au sujet d'une transaction proposée; tout renseignement recueilli, reçu ou produit par le commissaire ou en son nom, y compris les compilations et analyses.

Les demandes du ministre des Transports devraient être faites par écrit, préciser les renseignements demandés, indiquer que les renseignements lui sont nécessaires pour l'application des articles 56.1 et 56.2 proposés de la *Loi sur les transports* et préciser la transaction dont il s'agit. Les renseignements communiqués au ministre des Transports ne pourraient servir qu'aux fins des articles 56.1 et 56.2 proposés de la Loi. Pour garantir la confidentialité, il serait interdit à quiconque exercerait ou aurait exercé des fonctions relatives à l'application ou au contrôle de l'application de la *Loi sur les transports* de communiquer ou de permettre la communication de renseignements fournis au ministre des Transports à quelque personne que ce soit, sauf à celles exerçant des fonctions sous le régime des articles 56.1 et 56.2 proposés.

D. Agissements anticoncurrentiels dans le transport aérien (articles 13 à 16)

Bien que la *Loi sur la concurrence* renferme déjà des dispositions sur les pratiques anticoncurrentielles, d'autres dispositions y seraient ajoutées pour traiter de cette question dans le secteur du transport aérien. L'article 13 modifierait le paragraphe 78(1) et ajouterait le paragraphe 78 (2) proposé pour permettre au gouverneur en conseil, sur la recommandation des ministres de l'Industrie et des Transports, de prendre des règlements précisant les pratiques ou agissements anticoncurrentiels de la part de l'exploitant d'un service intérieur **et, suivant un amendement du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, les installations ou services essentiels à l'exploitation d'un service aérien. Aux termes d'un autre amendement adopté par le Comité, les agissements anticoncurrentiels de la part d'un exploitant d'un service intérieur pourraient comprendre le refus de donner accès, à des conditions raisonnables dans l'industrie, à des installations ou services ou de fournir ces installations ou services à de telles conditions.**

En outre, l'article 15 ajouterait l'article 104.1 proposé concernant les ordonnances provisoires interdisant de telles pratiques. Le commissaire de la concurrence pourrait notamment rendre une ordonnance provisoire interdisant à l'exploitant d'un service intérieur des pratiques qui, à son avis, pourraient être anticoncurrentielles. Il pourrait aussi lui enjoindre de prendre des mesures pour ne pas nuire à la concurrence ou pour éviter de causer des préjudices à une autre personne. Ces dispositions s'appliqueraient lorsque le commissaire aurait ouvert une enquête en vertu du paragraphe 10(1) de la Loi en vue de déterminer si les agissements en question donnent lieu à une situation visée à l'article 79 et qu'il estimerait qu'en l'absence d'une ordonnance la concurrence subirait un préjudice auquel le Tribunal ne pourrait adéquatement remédier, ou qu'un compétiteur serait vraisemblablement éliminé ou qu'il subirait une réduction importante de sa part de marché, une perte importante de revenu ou un préjudice auquel le Tribunal ne pourrait adéquatement remédier. Le commissaire déposerait l'ordonnance auprès du greffe du Tribunal et, une fois enregistrée, elle aurait les mêmes effets que si elle avait été rendue par le Tribunal. Lorsqu'une ordonnance serait en vigueur, le commissaire devrait, avec toute la diligence possible, mener à terme l'enquête sur les agissements faisant l'objet de l'ordonnance.

Le commissaire ne serait pas tenu de donner un préavis d'une ordonnance provisoire ou de donner la possibilité à qui que ce soit de présenter des observations, mais, avant de rendre l'ordonnance, il serait tenu d'envoyer dans les meilleurs délais un avis écrit de l'ordonnance et de ses motifs aux personnes qui en font l'objet et à celles qui sont directement touchées. L'ordonnance provisoire serait en vigueur pour une période de 20 jours. Elle pourrait être prorogée à deux reprises pour des périodes de 30 jours ou elle pourrait être annulée, en quels cas le commissaire en informerait dans les meilleurs délais les parties intéressées.

En outre, toute personne visée par une ordonnance provisoire pourrait, pendant la période de 20 jours, demander au Tribunal de la modifier ou de l'annuler; l'ordonnance demeurerait en vigueur jusqu'à ce que le Tribunal ait rendu sa décision. Le Tribunal devrait rendre une ordonnance **pour confirmer l'ordonnance temporaire avec ou sans modification, selon ce qu'il considère nécessaire et suffisant dans les circonstances ou, aux termes d'un amendement du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, annuler l'ordonnance; cette ordonnance serait valable au plus 60 jours à compter de la date à laquelle elle aurait été rendue.** La décision du Tribunal serait fondée sur le fait qu'il est ou non convaincu que la concurrence subirait un préjudice, ou qu'un compétiteur serait vraisemblablement éliminé ou qu'il subirait une

réduction importante de sa part de marché ou un préjudice auquel le Tribunal ne pourrait adéquatement remédier. Le demandeur aviserait par écrit toutes les personnes concernées. À l'audience et avant de rendre une ordonnance, le Tribunal devrait donner au demandeur, au commissaire (le défendeur) et aux personnes directement touchées par l'ordonnance toutes les possibilités de présenter des éléments de preuve et des observations.

L'article 16 modifierait la *Loi sur le Tribunal la concurrence* pour permettre au Tribunal de statuer sur les demandes de personnes ayant fait l'objet d'une ordonnance provisoire rendue par le commissaire de la concurrence.

MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA (articles 17 à 19)*

A. Introduction

Les modifications proposées à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* :

- porteraient à 15 p. 100 la limite des actions d'Air Canada pouvant être détenues par une personne;
- autoriseraient le gouverneur en conseil à augmenter par règlement les limites des droits de propriété étrangers;
- imposeraient à Air Canada l'obligation de veiller à ce que ses filiales assurent des services dans les deux langues officielles lorsqu'il y a une demande importante;
- assimileraient le projet d'acquisition par Air Canada des actions des Lignes aériennes Canadien international Limitée présenté le 21 décembre 1999 à une transaction agréée en vertu du processus proposé d'examen des fusions et des acquisitions et rendraient obligatoires et exécutoires certains engagements pris par Air Canada.

Les nouvelles limites des actions détenues par une personne et des droits de propriété étrangers sont inférieures à celles recommandées par le Comité des transports de la Chambre des communes et par le Comité sénatorial des transports et des communications. En revanche, les modifications relatives aux langues officielles et les engagements pris par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien international Limitée envers le ministre des Transports et le commissaire de la concurrence vont dans le sens de nombreuses recommandations des deux comités concernant les créneaux et les installations aéroportuaires, les échanges entre compagnies, les appareils excédentaires, les services aux petites localités isolées, la rémunération des agents de voyage et la protection du personnel des compagnies aériennes.

B. Actionnariat et investissement étranger (article 17)

L'article 17 modifierait les alinéas 6(1)*a*) à *c*) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en portant de 10 à 15 p. 100 les actions avec droit de vote qu'une personne peut détenir et en autorisant le gouverneur en conseil à augmenter, par règlement, au-delà de 25 p. 100 les actions avec droit de vote pouvant être détenues par des non-résidents. La définition du terme « Canadien » à l'article 55 de la *Loi sur les transports* fait déjà mention du pouvoir du gouverneur en conseil de modifier par règlement le plafond de 25 p. 100 sur les droits de propriété étrangers. Ces dispositions proposées sur les actions avec droit de vote détenues par une personne et sur le pouvoir du gouverneur en conseil de hausser le plafond de 25 p. 100 seraient incorporées dans les clauses de prorogation d'Air Canada.

C. Langues officielles (article 18)

L'article 18 ajouterait le paragraphe 10(2) proposé à la *Loi sur la participation publique au capital*

d'Air Canada en ce qui concerne la prestation de services dans les deux langues officielles. Par exemple, là où une filiale d'Air Canada offre ou fournit des services aériens, y compris des services connexes, Air Canada aurait l'obligation de veiller à ce que les clients puissent communiquer avec cette filiale relativement à ces services dans l'une ou l'autre langue officielle lorsqu'elle serait elle-même tenue, au titre de la Partie IV de la *Loi sur les langues officielles*, de fournir ces services dans les deux langues officielles.

Un an après son entrée en vigueur, cette disposition s'appliquerait aux services aériens, y compris les services connexes, offerts par une filiale d'Air Canada dans des bureaux ou des installations au Manitoba, en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, en Alberta, au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut, ou sur un parcours entièrement à l'intérieur de ces provinces, par une filiale d'Air Canada qui avait ce statut à la date d'entrée en vigueur du paragraphe. Elle s'appliquerait dans les autres provinces dès son entrée en vigueur. L'entreprise qui deviendrait une filiale après l'entrée en vigueur du paragraphe proposé aurait trois ans pour s'y conformer, et le gouverneur en conseil pourrait, par décret pris sur la recommandation du ministre des Transports, prolonger ce délai jusqu'à quatre ans. **Aux termes d'un amendement effectué par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, ces délais d'observation s'appliqueraient aussi aux Lignes aériennes Canadien International Ltée et aux Lignes aériennes Canadien Régional Ltée dans le cas où celles-ci deviendraient des filiales d'Air Canada avant l'entrée en vigueur du paragraphe 10(2) proposé de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*.**

Selon un amendement apporté par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, en ce qui concerne les filiales dont il est question aux paragraphes 10(2) ou (7) proposés, on entendrait par « services connexes » les services de billetterie et de réservation, les renseignements relatifs aux trajets et aux tarifs – notamment les avis et les annonces – qu'elles publient ou font publier à l'intention de leurs clients, les services qu'elles offrent à leurs clients à l'aéroport, notamment le contrôle des passagers à l'embarquement et au débarquement, les annonces faites aux clients et les services au comptoir, et les services relatifs à la réclamation des bagages ou du fret et les services à la clientèle.

Cette obligation s'appliquerait aux Lignes aériennes Canadien international Limitée, aux Lignes aériennes Canadien régional Limitée ou à une filiale d'Air Canada qui offrirait à leur place un service aérien qu'Air Canada ou une filiale offrait le 21 décembre 1999 ou par la suite.

D. Engagements pris par Air Canada (article 19)

L'article 19 modifierait la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en ajoutant l'article 10.1 proposé, en vertu duquel le projet d'acquisition décrit dans la lettre du 21 décembre 1999 de la société 853350 Alberta Ltd. et d'Air Canada au ministre des Transports serait réputé être une transaction agréée par le gouverneur en conseil au titre du paragraphe 56.2(6) proposé de la *Loi sur les transports* à la date d'entrée en vigueur dudit paragraphe.

En outre, les engagements pris dans cette lettre seraient réputés être des modalités de l'agrément donné en application de l'article 10.1 proposé et portant sur des questions liées aux transports nationaux; ils seraient obligatoires et exécutoires. De même, les engagements pris par les deux entreprises envers le commissaire de la concurrence, figurant à l'annexe A de la lettre du commissaire en date du 21 décembre 1999, seraient réputés être des modalités de l'agrément donné en application du paragraphe 56.2(6) proposé et portant sur l'éventuel empêchement ou sur l'éventuelle diminution de la concurrence; ils seraient obligatoires et exécutoires.

En vertu de ces engagements, Air Canada devra prendre diverses mesures : céder des créneaux et des installations aéroportuaires pour une certaine période; assurer pour une période de trois ans des services aux localités desservies actuellement par Air Canada, les Lignes aériennes Canadien international Limitée et leurs filiales en propriété exclusive; s'engager pour une période de deux ans à ne pas procéder à des mises en disponibilité ou à des déplacements forcés d'employés syndiqués d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadien international Limitée ou de leurs filiales; pour une période de deux ans, offrir en vente aux transporteurs canadiens, avec droit de premier refus, tout

appareil excédentaire; mettre en vente les Lignes aériennes Canadien régional Limitée pour une période de 60 jours; donner aux transporteurs canadiens accès à son plan des grands voyageurs pour une période de cinq ans; conclure des accords concernant les vols et tarifs interlignes; modifier, pour une période de cinq, ans son programme de surprimes aux agents de voyage; ne pas mettre sur pied son propre service de transporteur intérieur à escompte pour desservir l'est du Canada avant le 30 septembre 2000, si aucun autre transporteur canadien (à l'exception de WestJet) ne le fait, et pas avant le 30 septembre 2001, si un autre transporteur canadien le fait.

Il est entendu que 853350 Alberta Ltd., Air Canada et le commissaire de la concurrence réexamineront ces engagements trois ans après la transaction pour déterminer s'il y a lieu d'exempter les compagnies de certains engagements ou de modifier certains engagements.

---

1 800 O-Canada

Mise à jour par la Direction générale des services de coordination des communications, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Droits d'auteur et avertissements